

# “PRAISE”: Prevención de Lesiones y Accidentes de Tráfico para la Seguridad de los Empleados

Noviembre

10

Hoja informativa

4

## Entrevista del ETSC con Transport for London (TfL)



El proyecto PRAISE del ETSC, “Prevención de Lesiones y Accidentes de Tráfico para la Seguridad de los Empleados”, apunta a movilizar el conocimiento necesario para crear un liderazgo en seguridad vial del entorno laboral. Esta Hoja informativa complementa al informe PRAISE “Desplazamiento seguro al trabajo” publicado en octubre de 2010. Transport for London (TfL) cuenta con un marco cuya función es ofrecer una plaza de aparcamiento gratuita en los edificios centrales del TfL para los empleados que acudan al trabajo en vehículos de dos ruedas, siempre que cumplan con ciertos criterios, entre los que se incluyen los de seguridad.

### Índice

Introducción a Transport for London	2
Entrevista con Steve Connolly, Unidad de Seguridad Vial, TfL	2
Gestión de la seguridad vial en el TfL	2
Desplazamientos in itinere en el TfL	3
El TfL y la seguridad de los vehículos de dos ruedas	4

## Introducción a Transport for London

Transport for London (TfL) es el órgano de gobierno responsable de la mayoría de los aspectos del sistema de transporte del conurbano londinense, en Inglaterra. Su función es implementar la estrategia de transporte y gestionar los servicios de transporte a lo largo de Londres.

### Entrevista con Steve Connolly, Unidad de Seguridad Vial, Transport for London

Steve Connolly es coordinador del equipo londinense del proyecto European Safer Urban Motorcycling (eSUM).

En coordinación con la Unidad de Seguridad Vial del organismo Transport for London, Steve trabaja para la Unidad de Políticas de Motocicletas de Londres y la Asociación de Cámaras de Seguridad de Londres con el fin de reducir el número y la gravedad de las muertes por conducción de vehículos de dos ruedas en Londres.

Es el Jefe de tareas del Paquete de trabajo eSUM para la formación de motociclistas/encuentros de concienciación de conductores, y también aporta documentación e información a otros Paquetes de trabajo sobre cámaras de seguridad, líneas de

detención adelantadas, circulación de motocicletas por carriles bus, análisis de rutas, seguridad en bicicleta para empleados (BikeSafe) y motocicletas con funciones de seguridad más avanzadas.

Al finalizar el proyecto eSUM a finales de 2010, Steve será responsable del Plan de movilidad TfL, así como de coordinar los planes de gestión de demanda de planes de movilidad del TfL para las olimpiadas de 2012.

### Gestión de Seguridad Vial en el TfL

1. ¿Cree que una organización pública tiene la obligación de predicar con el ejemplo? En caso afirmativo, ¿podría decirnos cómo?

Al ofrecer campañas y mensajes claros sobre la seguridad vial orientados a todas las modalidades que utilizan los viajeros, el TfL se muestra como un empleador de primera categoría y reconoce sus responsabilidades no solo a su personal, sino también a la población de Londres en su conjunto.

2. ¿Cómo se toman las decisiones de seguridad en el transporte que afectan la seguridad de los empleados?

Contar con un enfoque sistemático a tal fin está ampliamente reconocido como un elemento clave en



la gestión eficaz de la salud, la seguridad y el entorno (HSE, por sus siglas en inglés). Esto se suele hacer y es más efectivo a través de la implementación de sistemas de gestión HSE documentados (HSE MS).

El TfL creó un grupo HSE MS. Esto sienta las bases de una política general que describe los roles y responsabilidades de HSE a nivel de grupo, y define (a alto nivel) los procesos comunes a lo largo del grupo, ofreciendo además orientación para las actividades comerciales en cuanto al contenido de sus HSE MS.

Las diversas divisiones dentro del TfL han documentado los sistemas de gestión HSE activos, que están alineados para cumplir con los requisitos del grupo de HSE MS del TfL.

### 3. ¿Qué medidas de seguridad existen en vuestra flota de vehículos?

Dentro del marco del HSE MS descrito anteriormente, las divisiones dentro del TfL elaboraron sus propias guías y procedimientos que se adecuaban mejor a sus directrices operativas individuales.

Con cerca de 28 mil empleados a lo largo de 37 oficinas del centro de Londres, así como oficinas no centralizadas, estaciones y depósitos para autobuses, metro, tren y tranvía, no sería posible tener un solo documento estándar que cubra a todo el personal.

Las divisiones conocen cómo funciona el sistema, por lo que estarán en las mejores condiciones de decidir sobre cómo gestionar las medidas de seguridad individuales.

### 4. ¿Tenéis un plan de movilidad para vuestros empleados?

Tenemos un documento de 22 páginas que presenta la planificación de movilidad dentro del TfL, ofreciendo detalles sobre lo que se ejecutó hasta la fecha, cuáles son los objetivos del plan y cómo proponemos llevar a cabo estas aspiraciones. También presenta los comportamientos en movilidad y oportunidades de cambio existentes de los empleados, basándose en estudios realizados a lo largo de la organización.

Además, el plan define objetivos ambiciosos para 2011, la estrategia y las medidas para cumplir con ellos

y los medios con los que se monitorizará y revisará el progreso futuro.

El TfL promueve activamente la introducción de planificación de movilidad en organizaciones públicas y privadas en Londres.

Ya elaboramos el documento "Mejores prácticas para la planificación de movilidad laboral para el nuevo desarrollo". Se pueden consultar más detalles en <http://www.tfl.gov.uk/businessandpartners/15392.aspx>.

Esto ha generado unos resultados impresionantes, incluyendo una reducción media del 13% en la utilización del vehículo en lugares de trabajo en los que los planes de movilidad se implementaron y se llevó a cabo la monitorización post-implementación.

## Trayectos in itinere en el TfL

### 1. ¿Tenéis información de registro de accidentes de tráfico para trayectos in itinere de empresas?

Contamos con información sobre accidentes de tráfico de nuestro personal que conduce vehículos oficiales del TfL en días laborables, y la analizamos para identificar patrones o circunstancias que podría ser necesario resolver.

Solo se nos informa sobre accidentes de tráfico en el que están involucrados empleados en trayectos in itinere, si conducen un vehículo del TfL o si están de baja laboral a causa de un accidente.

### 2. ¿Qué medidas y objetivos generales tenéis en marcha para mejorar la seguridad en desplazamientos laborales de vuestros empleados?

El TfL ofrece formación gratuita sobre ciclismo para alentar al personal a cambiar a un modo de transporte más activo.

Además, el personal del TfL puede participar en una jornada de evaluación de habilidades como ciclistas de BikeSafe de forma gratuita. BikeSafe es un programa nacional para reducir el número de fallecimientos de

motoristas en el que los motociclistas de la policía ofrecen formación avanzada para motociclistas a los miembros del público.

### 3. ¿Sabéis cuál es la proporción de medios de transporte utilizados?

Para nuestro personal de la sede principal, la modalidad principal de transporte (utilizada para la mayor parte del trayecto) fue: tren 48%, metro 40%, autobús 4%, bicicleta 3% y caminando 2%.

La proporción varía considerablemente al tener en cuenta a nuestro personal operativo, el cual trabaja por turnos en varios depósitos y estaciones de la red de autobuses, metro, trenes, cercanías, tranvías y servicios fluviales a lo largo del conurbano londinense.

## El TfL y la seguridad de los vehículos de dos ruedas

### 1. ¿Qué requisitos deben cumplir los conductores para estar aptos para este plan?

Para poder beneficiarse del estacionamiento de motocicletas gratuito ofrecido en los centros del TfL, el personal debe someterse a una verificación de su documentación (permiso de conducción, seguro, ITV), así como ofrecer pruebas de su participación en cursos de formación avanzada para motociclistas.

Los conductores también tienen que firmar un Código profesional que garantice el cumplimiento de las directrices que rigen el uso del área de estacionamiento seguro. Toda violación de estas pautas derivará en una advertencia, y se podría llegar a revocar el acceso al área de estacionamiento.

### 2. ¿Qué tipo de formación para motoristas deben superar vuestros empleados para participar en el programa?

La formación mejorada/avanzada para motociclistas puede ser de cualquier programa reconocido del Reino Unido. Se deberán aportar pruebas de haberlo completado.

### 3. ¿Cuál es la respuesta de vuestros empleados al plan?

Nuestros empleados se han mostrado muy optimistas con respecto al plan, y han sido proactivos a la hora de participar en formación avanzada para motociclistas.

### 4. ¿Cómo creéis que este plan puede mejorar la seguridad vial de los motociclistas?

Al mejorar sus aptitudes y concienciación, las probabilidades de que nuestros motociclistas se vean involucrados en accidentes de tráfico (con sus lesiones derivadas) se reducen.

### 5. ¿Se ofrece algún incentivo a los empleados por realizar los trayectos in itinere en motocicleta?

Una de las principales barreras que impiden la realización de trayectos in itinere del personal es la falta de áreas de estacionamiento seguro para motocicletas en las inmediaciones del lugar del trabajo. Al ofrecer dichas instalaciones, el TfL ha alentado a varios conductores a comenzar a utilizar sus motocicletas para ir y venir del trabajo.

### 6. ¿Cómo contribuye el plan a asegurar que los motociclistas efectúan el mantenimiento de sus vehículos?

Al comprobar la validez de la documentación de sus vehículos, el personal sabe que debe mantener sus motocicletas en buenas condiciones.

Las directrices acordadas firmadas por el personal estipulan que el conductor es consciente de que puede perder su acceso al área de estacionamiento seguro si su vehículo pierde aceite.

### 7. ¿Tenéis pensado ampliar el plan?

La intención es ampliar el plan hasta incluir todos los edificios del TfL con espacio adecuado suficiente para estacionamiento de motocicletas, y luego extender el plan a nuestros depósitos y estaciones a lo largo de todo el conurbano londinense.

### 8. ¿Vais a ofrecer este programa a otras empresas de Londres?

Hasta la fecha, no se efectuaron acercamientos a otros empleadores para introducir un marco similar. Sin embargo, estamos presentando el plan como parte de nuestro paquete de planificación y apoyo de asesoramiento de movilidad en línea (TAPAS, sus siglas en inglés) al sector comercial, que estará en marcha a partir del mes que viene.

## 9. ¿Qué hace el TfL para mejorar la circulación en motocicleta en la ciudad de Londres?

El TfL financia a 12 policías a tiempo completo (2 sargentos y 10 agentes), que constituyen el Equipo motorizado (MMT, en inglés).

El MMT tiene la misión de hacer llegar las evaluaciones de BikeSafe y ScooterSafe a los motociclistas de Londres, de velar por el cumplimiento de los estándares específicos para motocicletas y de contar con la documentación de conductor y vehículo, así como de ofrecer un recurso educativo para los jóvenes conductores o potenciales motociclistas para que comprendan los problemas que supone la conducción de motocicletas.

El TfL también participa en campañas de publicidad específicas en varios momentos del año, a fin de aumentar la conciencia tanto de conductores de coches como de motocicletas acerca de los problemas de seguridad de estos últimos.

Somos una de las cuatro ciudades socias (junto con Barcelona, París y Roma) que participan en el proyecto eSUM (European Safer Urban Motorcycling), que desarrolló una Guía de buenas prácticas en línea que presenta los éxitos cosechados en intervenciones de seguridad para motocicletas en todo el mundo. Para más detalles, se puede consultar [www.esum.eu](http://www.esum.eu).

Al finalizar el proyecto a fin de año, el eSUM ofrecerá un Paquete de acción (tanto un marco de trabajo como pautas de introducción de las intervenciones y/o planes de seguridad sobre motocicletas) para el uso de los profesionales de la seguridad vial y las autoridades/ayuntamientos locales a lo largo de toda la UE.

## Miembros

Accident Research Unit - Medical University Hannover (D)  
Association Prévention Routière (F)  
Austrian Road Safety Board (KfV)(A)  
Automobile and Travel Club Germany (ARCD)(D)  
Automotive safety centre (UK)  
Belgian Road Safety Institute (IBSR/BIVV)(B)  
"Centro di ricerca per il Trasporto e la Logistica", Università degli studi di Roma "La Sapienza" (I)  
Centro Studi Città Amica (CeSCAm), University of Brescia (I)  
Chalmers University of Technology (S)  
Comité Européen des Assurances (CEA)(Int)  
Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile (CIECA)(Int)  
Confederacion Nacional de Autoescuelas (CNAE) (ES)  
Confederation of Organisations in Road Transport Enforcement (CORTE)(Int)  
Czech Transport Research Centre (CDV)(CZ)  
Danish Road Safety Council (DK)  
Dutch Safety Board (OVV)(NL)  
European Federation of Road Traffic Victims (FEVR) (Int)  
Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM)(Int)  
Finnish Motor Insurers' Centre, Traffic Safety Committee of Insurance Companies (VALT) (FIN)  
Finnish Traffic Safety Agency (AKE) (FIN)  
Folksam Research (S)  
Fondazione ANIA (I)  
Foundation for the Development of Civil Engineering (PL)  
German Road Safety Council (DVR) (D)  
Hellenic Institute of Transport (HIT) (GR)  
Institute for Transport Studies (ITS), University of Leeds (UK)  
INTRAS - Institute of Traffic and Road Safety, University of Valencia (E)  
Liikenneturva (FIN)  
Lithuanian National Association Helping Traffic Victims (NPNA) (LT)  
Motor Transport Institute (ITS)(PL)  
Netherlands Research School for Transport, Infrastructure and Logistics (TRAIL)(NL)  
Parliamentary Advisory Council for Transport Safety (PACTS)(UK)  
Provincia di Crotone, Direzione Generale - Servizio Sicurezza Stradale (I)  
Road and Safety (PL)  
Road Safety Authority (IE)  
Road Safety Institute Panos Mylonas (GR)  
Safer Roads Foundation (UK)  
Swedish National Society for Road Safety (NTF) (S)  
Swiss Council for Accident Prevention (bfu)(CH)  
Transport Infrastructure Systems and Policy Group (TISPG) (PT)  
Trygg Trafikk - The Norwegian Council for Road Safety (NO)  
University of Lund (S)  
Vehicle Safety Research Centre, University of Loughborough (UK)

## Junta directiva

Professor Herman De Croo  
Professor Richard Allsop  
Dr Walter Eichendorf  
Professor Pieter van Vollenhoven  
Professor G. Murray Mackay  
Brian Simpson, MEP  
Ines Ayala Sender, MEP  
Dieter-Lebrecht Koch, MEP  
Dirk Sterckx, MEP  
Corien Wortmann-Kool, MEP

## Director Ejecutivo

Antonio Avenoso

## Secretariado

Ellen Townsend, Policy Director  
Paolo Ferraresi, Financial Officer  
Graziella Jost, PIN Programme manager  
Evgueni Pogorelov, Communications Officer  
Marco Popolizio, Project Officer  
Gabriel Simcic, Project Officer  
Ilyas Daoud, Project Officer  
Francesca Podda, Project Officer

## Hojas informativas PRAISE

Editor:  
Gabriel Simcic

[gabriel.simcic@etsc.eu](mailto:gabriel.simcic@etsc.eu)

Para más información sobre las actividades del ETSC y membresía, póngase en contacto con:

ETSC  
Avenue des Celtes 20  
B-1040 Brussels  
Tel. + 32 2 230 4106  
Fax. +32 2 230 4215  
E-mail: [Ilyas.daoud@etsc.eu](mailto:Ilyas.daoud@etsc.eu)  
Internet: [www.etsc.eu](http://www.etsc.eu)



PRAISE recibe financiación de la Comisión Europea, El Consejo de Seguridad Vial de Alemania (DVR), Fundación Mapfre y el Consejo Suizo para la Prevención de Accidentes (bfu).